Deutscher Bundestag **Drucksache 19/14419**

19. Wahlperiode 23.10.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 19/12915 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Problem

Das Gesetz zur Verbesserung des Onlinezugangs zu Verwaltungsleistungen (Onlinezugangsgesetz – OZG) verpflichtet Bund und Länder, innerhalb von fünf Jahren ihre Verwaltungsleistungen auch elektronisch über Verwaltungsportale anzubieten. Die Technischen Prüfstellen möchten bereits jetzt ihre fahrerlaubnisrechtlichen Leistungen zunehmend digitalisieren und benötigen aus diesem Grund die E-Mail-Adresse von Fahrerlaubnisbewerberinnen und Fahrerlaubnisbewerbern. Für die Erhebung, Speicherung und Übermittlung der E-Mail-Adresse im Bereich des Fahrerlaubniswesens gibt es jedoch derzeit keine Rechtsgrundlage. Darüber hinaus sind die die Bundeswehr betreffenden Registervorschriften anzupassen, um organisatorischen Änderungen Rechnung zu tragen und Informationen für den Reservedienst länger speichern zu können. Zudem läuft zum 30. April 2020 das sogenannte Modellprojekt AM mit 15 Jahren aus. Für diesen Fall muss frühzeitig Planungssicherheit für die interessierten Fahrerlaubnisbewerber geschaffen werden.

An dem Punktabzug für eine freiwillige erfolgreiche Teilnahme an einem Fahreignungsseminar nach § 4 Absatz 7 StVG soll unbefristet festgehalten werden.

Der in dem Gesetzentwurf enthaltene Vorschlag zu den §§ 22a Absatz 2 Nummer 3 und 57 Nummer 1 FeV-E ist in Bezug auf die Freiwilligkeit der Angabe einer E-Mail-Adresse missverständlich formuliert.

Zur Umsetzung der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Richtlinie (EU) 2018/645 ist die Änderung des § 2 Absatz 1 des Gesetzes über die Errichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes erforderlich.

Durch die Neunte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wurde die Bußgeldkatalog-Verordnung partiell, soweit es die Reform des Verkehrszentralregisters erforderte, angepasst, die Änderungen traten 2014 in Kraft. Hierdurch entstand insbesondere

im Gesamtgefüge der Bußgeld- und Verwarnungsgeldregelsätze in der Anlage 1 ein Prüfungs- und Anpassungsbedarf, um die zuvor fein abgestimmte Wertigkeit der Verstöße zueinander zu wahren und generell Einkommens- und Preissteigerungen zu berücksichtigen. Die Bundesregierung wurde im Rahmen der Reform aufgefordert, die Bußgeldkatalog-Verordnung zeitnah hinsichtlich des Gefüges der Regelsätze zu überarbeiten. Eine entsprechende Überarbeitung ist notwendig, um das nach der Punktereform an einigen Stellen entstandene Ungleichgewicht im Bußgeldkatalog zu beseitigen.

B. Lösung

Entsprechende Änderung der Nachweis- und Registervorschriften des Straßenverkehrsgesetzes, der Fahrerlaubnis-Verordnung und des Kraftfahrsachverständigengesetzes sowie Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage für die Länder und entsprechender Regelungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung, um das Mindestalter für die Fahrerlaubnisklasse AM auf 15 Jahre herabzusetzen.

Aufhebung des § 65 Absatz 4 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG), wodurch die bisher vorgesehene Möglichkeit des Punktabzugs im Fahreignungs-Bewertungssystem für den Besuch eines Fahreignungsseminars unter den Voraussetzungen des § 4 Absatz 7 StVG entfristet wird und damit auch nach Ablauf des 30. April 2020 weiterhin Anwendung findet.

Die mit dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD vorgeschlagene Fassung greift den Wortlaut der Änderung in § 50 Absatz 2 Nummer 1 StVG-E auf und vermeidet damit eine fehlerhafte Anwendung der §§ 22a Absatz 2 Nummer 3 und 57 Nummer 1 FeV in Bezug auf die Freiwilligkeit der Angabe einer E-Mail-Adresse.

§ 2 Absatz 1 des Gesetzes über die Errichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes wird zur Umsetzung der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Richtlinie (EU) 2018/645 geändert.

Annahme einer Entschließung, mit der der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordert, bis spätestens Ende 2020 einen Vorschlag für eine Überarbeitung der Bußgeldkatalog-Verordnung hinsichtlich des Gefüges der Regelsätze vorzulegen.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Einstimmige Annahme einer Entschließung.

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

Annahme einer abweichenden Entschließung.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/12915 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Dem Artikel 1 wird folgende Nummer 4 angefügt:

„4. § 65 Absatz 4 wird aufgehoben.“

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. In § 22a Absatz 2 Nummer 3 werden nach dem Wort „Ausweisdokumentes“ die Wörter „sowie, soweit angegeben, die E-Mail-Adresse“ eingefügt.“

b) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. In § 57 Nummer 1 werden nach dem nach dem Wort „Ausweisdokumentes“ die Wörter „sowie, soweit angegeben, die E-Mail-Adresse“ eingefügt.“

3. Nach Artikel 3 wird folgender Artikel 3a eingefügt:

„Artikel 3a

Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts

§ 2 Absatz 1 des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 16. Mai 2017 (BGBl. I S. 1214) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Der Nummer 2 wird folgender Buchstabe f angefügt:

„f) des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz,“.

2. In Nummer 6 werden nach dem Wort „Führerscheinen“ die Wörter „und Fahrerqualifizierungsnachweisen“ eingefügt.

3. Nummer 7 wird wie folgt geändert:

a) Nach der Angabe „Führerscheinen,“ wird die Angabe „Fahrerqualifizierungsnachweisen,“ eingefügt.

b) Nach der Angabe „Scheine,“ wird die Angabe „Nachweise,“ eingefügt.“;

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

b) folgende Entschließung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Durch die Neunte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wurde die Bußgeldkatalog-Verordnung partiell, soweit es die Reform des Verkehrszentralregisters erforderte, angepasst, die Änderungen traten 2014 in Kraft. Hierdurch entstand insbesondere im Gesamtgefüge der Bußgeld- und Verwarnungsgeldregelsätze in der Anlage 1 ein Prüfungs- und Anpassungsbedarf, um die zuvor fein abgestimmte Wertigkeit der Verstöße zueinander zu wahren und generell Einkommens- und Preissteigerungen zu berücksichtigen.

Die Bundesregierung wurde im Rahmen der Reform aufgefordert, die Bußgeldkatalog-Verordnung zeitnah hinsichtlich des Gefüges der Regelsätze zu überarbeiten. Eine entsprechende Überarbeitung ist notwendig, um das nach der Punktereform an einigen Stellen entstandene Ungleichgewicht im Bußgeldkatalog zu beseitigen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

bis spätestens Ende 2020 einen Vorschlag für eine Überarbeitung der Bußgeldkatalog-Verordnung hinsichtlich des Gefüges der Regelsätze vorzulegen.“

Berlin, den 23. Oktober 2019

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir	**Daniela Wagner**
Vorsitzender	Berichterstatterin

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht der Abgeordneten Daniela Wagner

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/12915 in seiner 115. Sitzung am 26. September 2019 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss Digitale Agenda zur Mitberatung überwiesen.

Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen eine Änderung der Nachweis- und Registervorschriften des Straßenverkehrsgesetzes, der Fahrerlaubnis-Verordnung und des Kraftfahrsachverständigengesetzes sowie die Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage für die Länder und entsprechender Regelungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung, um das Mindestalter für die Fahrerlaubnisklasse AM auf 15 Jahre herabzusetzen.

Hintergrund der vorgesehenen Regelung ist, dass das Onlinezugangsgesetz (OZG) Bund und Länder verpflichtet, innerhalb von fünf Jahren ihre Verwaltungsleistungen auch elektronisch über Verwaltungsportale anzubieten. Gemäß dem Gesetzentwurf möchten die Technischen Prüfstellen bereits jetzt ihre fahrerlaubnisrechtlichen Leistungen zunehmend digitalisieren und benötigen aus diesem Grund die E-Mail-Adresse von Fahrerlaubnisbewerberinnen und Fahrerlaubnisbewerbern. Für die Erhebung, Speicherung und Übermittlung der E-Mail-Adresse im Bereich des Fahrerlaubniswesens gibt es gemäß dem Gesetzentwurf jedoch derzeit keine Rechtsgrundlage. Darüber hinaus sollen durch das Gesetz die die Bundeswehr betreffenden Registervorschriften angepasst werden, um organisatorischen Änderungen Rechnung zu tragen und Informationen für den Reservedienst länger speichern zu können. Zudem läuft zum 30. April 2020 das sogenannte Modellprojekt AM mit 15 Jahren aus. Für diesen Fall soll durch das Gesetz frühzeitig Planungssicherheit für die interessierten Fahrerlaubnisbewerber geschaffen werden.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss Digitale Agenda** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/12915 in seiner 40. Sitzung am 23. Oktober 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)275). Den Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 19(15)275 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Weiterhin empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)274). Zu dem Entschließungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 19(15)276 empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD dessen Ablehnung. Zu dem Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)279 empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf folgende gutachtliche Stellungnahme (Ausschussdrucksache 19(26)37-4) abgegeben:

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 19/1837) in seiner 27. Sitzung am 26. Juni 2019 mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BR-Drs. 234/19) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Die Nachhaltigkeit ergibt sich bezüglich der Managementregel Energie- und Ressourcenverbrauch sowie des Indikators Ressourcenschonung, da durch die Übermittlung per E-Mail künftig Papier für Dokumente und Druckermaterial eingespart werden kann. Der Umfang lässt sich jedoch nicht ermitteln.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist teilweise gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Indikatorenbereiche:

- *Indikatorenbereich 7.1 - Ressourcenschonung*

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/12915 in seiner 53. Sitzung am 23. Oktober 2019 beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)275) sowie einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)274) eingebracht, deren Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt. Die Fraktion der FDP hat den folgenden Entschließungsantrag zu dem Gesetzentwurf vorgelegt (Ausschussdrucksache 19(15)276):

„Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Viele ländliche Regionen in Deutschland sind heute aufgrund einer Unterversorgung durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf alternative Mobilitätsangebote angewiesen. Lange Taktzeiten und ein dünnes Streckennetz erschweren insbesondere vielen Jugendlichen die Teilhabe am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben. Um diesem Problem Abhilfe zu schaffen, hat die Bundesregierung mit der dritten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung mit Wirkung vom 1. Mai 2013 die Grundlage für einen Modellversuch "Moped mit 15" geschaffen. Der zunächst bis April 2018 befristete Modellversuch ermöglichte es, dass interessierte Bundesländer das Mindestalter für die Fahrerlaubnis der Klasse AM (Kleinkrafträder, Mopeds und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge (bis 45 km/h)) auf 15 Jahre absenken konnten. Die Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen bieten auf dieser Grundlage seit 2013 die Möglichkeit den Moped-Führerschein schon ab dem 15. Lebensjahr zu erwerben. Später kamen auch Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern hinzu. Begleitet wird der Modellversuch durch wissenschaftliche Studien zur Verkehrssicherheit und zum Mobilitätsverhalten der teilnehmenden Jugendlichen.

Im Februar 2018 hat das zuständige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine erneut auf zwei Jahre befristete Verlängerung des Modellprojekts bekanntgegeben. Da diese Verlängerung im April des Jahres 2020 ausläuft und aus den teilnehmenden Bundesländern durchweg positive Erfahrungen mit dem Modellversuch bekannt wurden, plant die Bundesregierung nun mit dem vorliegenden Gesetzentwurf, für die Länder eine Ermächtigungsgrundlage zu schaffen, per Rechtsverordnung das Mindestalter für die Führerscheinklasse AM auf 15 Jahre herabzusetzen. Anstatt das Mindestalter also bundesweit einheitlich zu senken, ist mit diesem Regulierungsansatz zu befürchten, dass in Deutschland ein Flickenteppich unterschiedlicher Regelungen entsteht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Für Jugendliche, die umziehen oder an einer Landesgrenze wohnen, entstünde damit ein nicht hinnehmbarer Nachteil.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

die bisherige Ausnahme von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung in eine dauerhafte bundeseinheitliche Lösung zu überführen und damit den Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse AM ab 15 Jahren deutschlandweit einheitlich zu ermöglichen.“.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat den folgenden Entschließungsantrag zu dem Gesetzentwurf vorgelegt (Ausschussdrucksache 19(15)279):

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesregierung ist noch weit von Vision Zero, dem Ziel, keine weiteren Verkehrstoten im Straßenverkehr zu haben, entfernt. Und das, obwohl sie es im Koalitionsvertrag festhielten. Es scheint fast eher so, als würde die Bundesregierung in ihren Verordnungen eher noch weiter davon Abstand nehmen wollen.

So sind die Modellversuche in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen für Zulassung zu dem Führerschein Klasse AM bereits mit 15 statt mit 16 Jahren anders als von der Bundesregierung dargestellt nicht positiv ausgefallen (kurz: AM 15) (Quelle: Evaluation des Modellversuchs AM 15 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 286[1]). In den Modellversuchen kam es zu einer deutlichen Erhöhung der Unfallzahlen. Insgesamt hat sich die Anzahl der verunglückten 15- bis 17-Jährigen mehr als verdoppelt. In den Vergleichsländern blieb es dagegen gleichzeitig unauffällig. Außerdem muss man von einer größeren Dunkelziffer ausgehen, da nicht bei jedem Unfall die Polizei hinzugezogen wird. Bei lediglich Sachschaden hielten sich viele Verunfallte eher zurück die Polizei zu rufen. Darüber hinaus haben die Jugendlichen aus den Modellversuchsländern weniger an der Möglichkeit zum Begleiteten Fahren mit 17 Jahren (kurz: BF 17) als in den Vergleichsländern teilgenommen. BF17 hatte sehr positive Ergebnisse für die Verkehrssicherheit erzielt. Eine Maßnahme, welche negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat auf Kosten einer anderen Maßnahme, welche die Sicherheit steigert einzuführen, ist fahrlässig. Und schlussendlich konnte mit dem Modellversuch nicht erreicht werden, dass Jugendliche, insbesondere in ländlichen Räumen mobiler wurden. Viel mehr zeigte sich, dass Strecken, die sonst mit Fahrrad oder ÖPNV bewältigt wurden nun mit dem Moped bestritten wurden. Auch kommt dieses Ergebnis keineswegs dem Klimaschutz entgegen.[2]

Weiterhin müssen auch weitere Maßnahmen zur Verkehrssicherheit in Betracht gezogen werden. Eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf allen deutschen Autobahnen würde zu einer deutlichen Verringerung der Unfälle mit Schwerverletzten, Getöteten und auch schwerem Sachschaden führen. Die Unfallursache der nicht angepassten Geschwindigkeit führt bislang zu den schlimmsten Unfallfolgen. Es gibt derzeit jährlich über 400 Verkehrstote und knapp 33.000 Verletzte auf Autobahnen (Quelle: Statistisches Bundesamt, Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2017[3]). Das kann so nicht bleiben. In Brandenburg und Nordrhein-Westfalen konnte mit streckenbezogenen Tempolimits deutliche Erfolge erzielt werden. So halbierte sich in Brandenburg die Zahl der Getöteten auf diesen Strecken und auch die Zahl der Verletzten ging um mehr als die Hälfte zurück (Studie Auswirkungen eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen im Land Brandenburg[4]). In Nordrhein-Westfalen führte die Einführung eines Tempolimits auf der A4 dazu, dass es keinen einzigen Todesfall und keine schweren Unfälle danach dort gab[5] [6].

Auch die Einführung von Tempo 30 innerorts sollte den Kommunen erleichtert werden. Bislang müssen Städte, die Tempo 30 einrichten wollen nachweisen, dass an diesen Stellen eine besondere Gefährdung vorliegt. Das gestaltet sich aber nach wie vor noch schwierig. Niedrigere Geschwindigkeiten innerhalb von Ortschaften sind besonders wichtig für die Verbesserung der Sicherheit von Fußgängern und Fahrradfahrern, zum Schutz von Kindern, älteren und behinderten Menschen. Unfälle zwischen Fußgängern und Radfahrern mit dem motorisierten Verkehr enden bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h und höher häufig tödlich oder mit schweren Verletzungen. Die Einführung von Tempo 30 hingegen senkt dieses Risiko deutlich. So kam eine in London durchgeführte Langzeitstudie zu dem Ergebnis, dass über den Zeitraum von 1986 bis 2006 nach Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 32 km/h die geschwindigkeitsbedingten Unfälle um 42 Prozent zurückgingen. Am stärksten war der Rückgang bei den Kindern und den tödlich und schwer verletzten Personen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der dringende Bedarf umgehend die Verkehrssicherheit auf der Straße zu erhöhen ist unverkennbar. Bei der Umsetzung des StVG, insbesondere im Rahmen der StVO sollen mit dem Ziel der Verbesserung der Sicherheit folgende Maßnahmen durch die Bundesregierung ergriffen werden.

II. Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. *Das Ziel von Null Verkehrstoten „Vision Zero“ im Straßenverkehrsgesetz (StVG) zu verankern;*
2. *die Modellversuche zu AM 15 zu stoppen und in dem Gesetzentwurf 19/12915 den entsprechenden Absatz zu streichen;*
3. *Sämtliche Einzelnormen des StVG sowie damit in Zusammenhang stehende Verordnungen – allen Voran die Straßenverkehrsordnung – dahingehend anzupassen, dass sie, basierend auf wissenschaftlichen Erkenntnissen, dem Ziel Vision Zero dienlich sind, darunter:*
   a) *eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h auf allen deutschen Autobahnen einzuführen;*
   b) *in die Straßenverkehrs-Ordnung den durch Rechtsprechung bereits manifestierten Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden von 1,5 Metern aufzunehmen (§ 5 Abs. 4 Satz 2 StVO) und eine Pflicht, beim Überholen von Radfahrenden, wenn möglich, die Fahrspur zu wechseln, in der StVO zu verankern;*
   c) *in der Straßenverkehrs-Ordnung klarzustellen, dass das Rechtsfahrgebot im Sinne des § 2 StVO für Radfahrende die Benutzung des rechten Fahrstreifens, nicht aber die Benutzung der rechten Seite des rechten Fahrstreifens gebietet;*
   d) *das Verbot des Parkens und Haltens an Kreuzungen auf mindestens 5 Meter vor und hinter Beginn der Gehwegrundung (anstelle der Schnittpunkte der Fahrspuren) zu erweitern, um bessere Sichtbeziehungen und damit eine erhöhte Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewähren;*
   e) *ein Verkehrszeichen einzuführen, das die Einrichtung von Ladezonen für Lieferfahrzeuge auf vorhandenen Verkehrsflächen, jedoch abseits des fließenden Verkehrs, ermöglicht und im Sinne eines absoluten Halteverbots mit Ausnahme von gewerblichen Be- und Entladevorgängen wirkt;*
   f) *die Gefahr von Lkw-Abbiegeunfällen zukünftig zu reduzieren, indem*
      aa) *in der Straßenverkehrs-Ordnung verankert wird, dass Lkw während des Abbiegevorgangs innerorts eine maximale Geschwindigkeit von 7 km/h fahren dürfen,*
      bb) *in der Straßenverkehrs-Ordnung ausdrücklich die Einführung von Verkehrssicherheitszonen zugelassen wird, in denen Zufahrtsbeschränkungen für Lkw und Fahrzeuge angeordnet werden, die bestimmte Sicherheitsstandards zum Schutz von Fahrradfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht erfüllen und ggf. ein entsprechendes Verkehrszeichen eingeführt wird;*
   g) *Kommunen bei der Einführung von Tempo 30 auf allen Straßen innerorts deutlich mehr Entscheidungsfreiheit zu lassen.*

[1] *https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2135/file/M286_barrierefreies+Internet+PDF.pdf*

[2] *https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2135/file/M286_barrierefreies+Internet+PDF.pdf*

[3] *https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressekonferenzen/2018/Verkehrsunfaelle-2017/pressebroschuereunfallentwicklung.pdf?__blob=publicationFile*

[4] *https://mil.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.2239.de/studie_tempolimit.pdf*

[5] *https://www1.wdr.de/nachrichten/tempolimit-116.html*

[6] *https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/2019_Tempolimit/2019-04-10_Hintergrundpapier_Tempolimit_final_01.pdf*“.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erinnerte an die Diskussion im Bundesrat darüber, wie bei „AM 15“ weiter verfahren werden solle. Die Bundesländer seien gegen eine generelle Herabsetzung der Altersgrenze auf 15 Jahre, würden sich aber mit einer Regelung einverstanden erklären, bei der die einzelnen Bundesländer darüber individuell entscheiden könnten. Sie wies darauf hin, dass die „AM 15“-Regelung in der ehemaligen DDR selbstverständlich

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

gewesen sei. Die Mobilitätschancen der Jugendlichen würden durch eine Herabsetzung der Altersgrenze erhöht und die Erreichbarkeit von Ausbildungsbetrieben werde dadurch verbessert. Die Angebote des ÖPNV reichten dafür nicht aus.

Die **Fraktion der SPD** hob hervor, dass die Modellversuche zu „AM 15“ keine durchweg positiven Resultate ergeben hätten. Die Unfallzahlen seien gestiegen, was aber auch an einem erhöhten Verkehrsaufkommen liege. Die Ergebnisse der Modellversuche zeigten zwar einen Trend, aber die Zahlen seien nicht eindeutig, so dass eine weitere Beobachtung erforderlich sei. Es sei daher zu entscheiden, ob man die Regelung beende oder ob man sie generell einführe. Man spreche sich für den Mittelweg einer Entscheidung durch die einzelnen Bundesländer aus. Sie befürwortete die Aufhebung der Befristung für den Punktabzug für eine freiwillige erfolgreiche Teilnahme an einem Fahreignungsseminar nach § 4 Absatz 7 StVG, begrüßte die Einführung eines Berufskraftfahrerregisters und forderte eine Überarbeitung des Bußgeldkatalogs.

Die **Fraktion der AfD** sprach sich nachdrücklich für die Zulassung zum Führerschein der Klasse AM bereits mit 15 Jahren aus. Der ländliche Raum könne durch eine solche Regelung besser erschlossen werden. Bei den Unfallzahlen sei zu berücksichtigen, dass ein hoher Anteil der Unfälle in diesem Bereich nicht durch die Jugendlichen selbst, sondern durch PKW-Fahrer verursacht werde.

Die **Fraktion der FDP** betonte die „AM 15“-Regelung bedeute ein Plus an Mobilität für Jugendliche, vor allem im ländlichen Raum. Es werde auch nicht möglich sein, die dort vorhandenen Mobilitätsdefizite hinreichend durch eine Ausweitung des ÖPNV zu kompensieren. Sie hob hervor, dass die höheren Unfallzahlen im Rahmen der Modellversuche durch eine Zunahme des Verkehrs entstanden seien und sie wies auf die überdurchschnittlichen Ergebnisse der Jugendlichen bei den Führerscheinprüfungen im Vergleich zu älteren Prüfungskandidaten hin. Nach Bundesländern unterschiedliche Regelungen, bei denen die Fahrberechtigung an der Landesgrenze ende, seien realitätsfern, weshalb sie für eine bundesweit einheitliche Herabsetzung der Altersgrenze plädiere.

Die **Fraktion DIE LINKE.** sprach sich dagegen aus, die Frage einer „AM 15“-Regelung mit dem Ausbau des ÖPNV zu vermischen. Es sei positiv, jungen Menschen Verantwortung zu geben und ihnen die Möglichkeit zu eröffnen, einen Führerschein bereits mit 15 Jahren zu erhalten. Sie sehe in einer solchen Regelung keine zusätzliche Gefährdung für den Straßenverkehr, vor allem, wenn man im Vergleich die Herausforderungen betrachte, die auch der Fahrradverkehr an die Verkehrsteilnehmer stelle. Die Gefahren ergäben sich vor allem aus der allgemein hohen Verkehrsdichte. Die Frage, ob man einen solchen Führerschein erwerben könne, dürfe auch nicht davon abhängen, in welchem Bundesland man lebe, so dass sie sich für eine bundeseinheitliche Herabsetzung der Altersgrenze ausspreche.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, die Modellversuche für die Zulassung zum Führerschein der Klasse AM bereits mit 15 statt mit 16 Jahren gäben keinen Anlass, diesen Führerschein allgemein bereits ab 15 Jahren einzuführen oder die Entscheidung darüber den Bundesländern zu überlassen. Die Unfallzahlen seien durch die Herabsetzung der Altersgrenze im Rahmen der Modellversuche gestiegen. Mit dem vorgelegten Änderungsantrag entfernten sich die Koalitionsfraktionen daher von der „Vision Zero“. Sie spreche sich hingegen für die Erhaltung der Verkehrssicherheit durch Beibehaltung der bisherigen Regelung aus und plädiere stattdessen dafür, die Mobilität der Jugendlichen durch eine Ausweitung des ÖPNV zu verbessern. Sie lehne es auch ab, dass sich durch die Überlassung der Entscheidung über die Altersgrenze an die Bundesländer ein „Flickenteppich“ der Regelungen ergebe.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)275 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)275. Weiterhin empfiehlt er einstimmig die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)274. Den Entschließungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 19(15)276 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. abgelehnt. Den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)279 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen

Begründung zu Artikel 1 Nummer 4
Durch die Aufhebung des § 65 Absatz 4 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) wird die bisher vorgesehene Möglichkeit des Punktabzugs im Fahreignungs-Bewertungssystem für den Besuch eines Fahreignungsseminars unter den Voraussetzungen des § 4 Absatz 7 StVG entfristet und findet damit auch nach Ablauf des 30. April 2020 weiterhin Anwendung. Die Grundlage für die Aufhebung der Befristung des Punktabzugs liegt in den vorliegenden Ergebnissen der Evaluierung des Fahreignungsseminars, die aufgrund des § 4b StVG durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durchgeführt wurde.
Nach dem Schlussbericht über die Evaluation der Fahreignungsseminare (Bundestagsdrucksache 19/11425) besteht eine hohe Akzeptanz des Fahreignungsseminars bei dessen Teilnehmern und der Wille, die im Seminar identifizierten Ziele zur Verbesserung des Fahrverhaltens zu erreichen, auch wenn eine verhaltensverbessernde Wirkung durch die Teilnahme nicht abschließend nachgewiesen werden konnte. Die Reduzierung um einen Punkt bei einem Punktestand von ein bis fünf Punkten erscheint nach dem Bericht für die Verkehrssicherheit unschädlich und kann einen guten Anreiz zur Teilnahme an dem Fahreignungsseminar bieten. Die Beibehaltung des Punktabzugs vermag nicht zuletzt, das Potential zu erhalten, durch Seminarteilnahme und Punktreduzierung als Fahrbegleitung im Rahmen des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahre fungieren zu können. Daher soll am Punktabzug für eine freiwillige erfolgreiche Teilnahme an einem Fahreignungsseminar nach § 4 Absatz 7 StVG unbefristet festgehalten werden.

Begründung zu Artikel 3 Nummern 2 und 3
Nach § 50 Absatz 2 Nummer 1 StVG-E ist die Angabe einer E-Mail-Adresse für den Fahrerlaubnisinhaber beziehungsweise Antragsteller freiwillig. Der Vorschlag zu den §§ 22a Absatz 2 Nummer 3 und 57 Nummer 1 FeV-E ist in Bezug auf die Freiwilligkeit der Angabe jedoch missverständlich formuliert. In Verbindung mit dem geltenden Text des § 57 FeV „…sind im örtlichen Fahrerlaubnisregister nach § 50 des Straßenverkehrsgesetzes folgende Daten zu speichern“ kann die Ergänzung „sofern vorhanden die E-Mail-Adresse“ dahingehend fälschlich verstanden werden, dass diese stets anzugeben sei, wenn der Fahrerlaubnisinhaber beziehungsweise Antragsteller über eine E-Mail-Adresse verfügt. Die mit diesem Änderungsantrag vorgeschlagene Fassung greift den Wortlaut der Änderung in § 50 Absatz 2 Nummer 1 StVG-E auf und vermeidet damit eine fehlerhafte Anwendung der §§ 22a Absatz 2 Nummer 3 und 57 Nummer 1 FeV.

Begründung zu Artikel 3a
Die Änderung des § 2 Absatz 1 des Gesetzes über die Errichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes ist erforderlich zur Umsetzung der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Richtlinie (EU) 2018/645. Artikel 10a der Richtlinie sieht die Errichtung eines sog. Durchsetzungsnetzes vor, mittels dessen sich die Mitgliedstaaten der Europäischen Union über ausgestellte und entzogene Teilnahmebescheinigungen austauschen sollen. Hierzu sollen die Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission ein elektronisches Register errichten oder ein bestehendes Register erweitern. Das Kraftfahrt-Bundesamt ist bereits u.a. im Fahrerlaubnisrecht registerführende Behörde. Aus diesem Grund wurde die Aufgabenwahrnehmung durch das Kraftfahrt-Bundesamt in der „Vereinbarung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und des Kraftfahrt-Bundesamtes über wesentliche Aufgaben für den Zeitraum August 2018 bis September 2020“ bereits vereinbart.

Berlin, den 23. Oktober 2019

Daniela Wagner
Berichterstatterin

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.